MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Rapport annuel 1981-1982

Rédaction:
Direction des communications
Ministère des Transports du Québec

Composition et montage:
Helvetigraf enr.

Édition réalisée
à la Direction générale des publications
gouvernementales
du ministère des Communications

Dépôt légal — 4e trimestre 1982
Bibliothèque nationale du Québec

ISBN 2-550-02711-6
ISSN 0711-9011
© Éditeur officiel du Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Rapport annuel 1981-1982

Éditeur officiel
Québec

Québec, le 1er novembre 1982

Monsieur Claude Vaillancourt
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du ministère des Transports pour l'exercice financier 1981-1982.

Veuillez agréer, monsieur le Président, l'expression de mes sentiments distingués.

Le ministre,

Michel Clair

Québec, le 1er novembre 1982

Monsieur Michel Clair
Ministre des Transports
Hôtel du Gouvernement
Québec

Monsieur le Ministre,

Je vous soumets respectueusement le rapport annuel 1981-1982 du ministère des Transports.

Ce rapport décrit les principales activités et réalisations du Ministère selon les objectifs poursuivis au cours de cet exercice financier.

Veuillez agréer, monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments distingués.

Le sous-ministre,

Pierre Michaud

Table des matières

Partie I

Cadre de fonctionnement 1

Chapitre I

Lois, vocation et organisation administrative 3
1.1 Lois constitutives 3
1.2 Lois administrées 4
1.3 Amendements aux lois et règlements .. 4
1.4 Vocation 5
1.5 Organisation administrative 5
— Plan de l'organisation administrative ..... 14 et 15

Chapitre II

Champs d'activité 7
2.1 Missions 7
2.2 Programmes 7

Chapitre III

Ressources 9
3.1 Ressources humaines 9
3.2 Ressources financières 9

Partie II

Activités par programme 11

Chapitre IV
Programme 1

Systèmes de transports terrestres 17
4.1 Inventaires et recherches 17
4.2 Transport des personnes 17
4.3 Transport des marchandises 20

Chapitre V
Programme 2

Contrôle du transport 21

Chapitre VI
Programme 3

Construction du réseau routier 23
6.1 Orientations 23
6.2 Travaux routiers 23
6.3 Travaux de génie 24

Chapitre VII
Programme 4

Entretien du réseau routier 25
7.1 Chaussées 25
7.2 Structures 25
7.3 Équipement de contrôle 25
7.4 Entretien d'hiver 25
7.5 Soutien 26

Chapitre VIII
Programme 5

Gestion interne et soutien 27
8.1 Gestion financière 27
8.2 Administration 27
8.3 Communications 27
8.4 Systèmes informatiques 28

Chapitre IX
Programme 7

Transport maritime et aérien 29
9.1 Transport maritime 29
9.2 Transport aérien 30

Chapitre X
Programme 8

Transport aérien gouvernemental 33
10.1 Parc aérien 33
10.2 Transport des personnes et des marchandises 33
10.3 Protection de la forêt 33

Chapitre XI
Programme 9

Transport scolaire 35
11.1 Mesures de rationalisation 35
11.2 Nouveau régime 35

Chapitre XII

Relations ministérielles 37

Liste des tableaux

1. Missions gouvernementales et programmes du Ministère 8
2. Classement du personnel permanent par catégorie d'emploi 9
3. Affectation des budgets de 1980-1981 et 1981-1982 10
4. Organismes publics de transport, 1977-1981 18
5. Inventaire, en km, du réseau routier ... 25
6. Entretien d'hiver 26
7. Transport des écoliers, 1977-1982, clientèles et véhicules 35

Partie I
Cadre de fonctionnement

Chapitre I
Lois, vocation et organisation administrative

1.1 Lois constitutives

La Loi instituant le ministère des Transports a été adoptée en 1972, fusionnant les anciens ministères de la Voirie et des Transports. Cette nouvelle loi accordait à un seul ministre l'ensemble de la juridiction en matière de transports.

La Loi sur les transports, adoptée également en 1972, donnait de nouvelles responsabilités au Ministre en lui confiant le transport des écoliers, antérieurement assumé par le ministère de l'Éducation, et le transport par taxi, qui relevait auparavant des municipalités.

Cette loi constitutive touche aussi certains organismes qui relèvent du ministre des Transports. Ainsi, elle refond la loi de la Régie des transports, remplaçant cet organisme par la Commission des transports du Québec, et établit un Conseil consultatif des transports ainsi qu'un Tribunal des transports.

De plus, le ministre des Transports assume la responsabilité de la Société des traversiers Québec — Lévis, devenue en 1974 la Société des traversiers du Québec.

Au cours des années suivantes, le ministre des Transports s'est vu confier la responsabilité de quelques autres organismes gouvernementaux: la Société du port ferroviaire de Baie-Comeau/Hauterive, en 1975, le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), en 1978, et la Régie de l'assurance automobile du Québec, en 1980.

À l'exception du COTREM, le présent rapport ne tient pas compte des activités des divers organismes ci-devant énumérés, lesquels font l'objet de rapports séparés.

1.2 Lois administrées

Voici la liste des principales lois dont le ministre des Transports est chargé de surveiller la mise en application:

Loi sur l'assurance automobile	L.R.Q. c. A-25
Loi sur les autoroutes	L.R.Q. c. A-34
Loi sur les chemins de colonisation	L.R.Q. c. C-13
Loi sur les chemins de fer	L.R.Q. c. C-14
Code de la sécurité routière 1981	L.Q. c. 7
Loi sur l'expropriation	L.R.Q. c. E-24 titres 2 et 3
Loi sur les corporations municipales et intermunicipales de transport	L.R.Q. c. C-70
Loi sur l'indemnisation des victimes d'accidents d'automobiles	L.R.Q. c. 1-5
Loi sur le ministère des Transports	L.R.Q. c. M-28
Loi sur les panneaux-réclame et affiches	L.R.Q. c. P-5
Loi sur la Régie de l'assurance automobile du Québec	L.R.Q. c. R-4
Loi sur la Société des traversiers du Québec	L.R.Q. c. S-14
Loi sur les transports	L.R.Q. c. T-12
Loi sur la vente des billets de chemin de fer	L.R.Q. c. V-2
Loi sur la voirie	L.R.Q. c. V-8

1.3 Amendements aux lois et règlements

Trois mesures législatives majeures ont été adoptées au cours du dernier exercice, à savoir:

— la Loi modifiant la Loi sur les transports (projet de loi 5) qui concerne le rôle et l'organisation de la Commission des transports; certains amendements visent à accroître les pénalités en matière de transport;

— la Loi sur la réforme globale du transport scolaire (projet de loi 31) qui élabore un nouveau mode de subvention aux commissions scolaires pour le transport des écoliers et permet une plus grande polyvalence dans l'utilisation de ce mode de transport;

— et le Code de la sécurité routière (projet de loi 4). Il s'agit de la refonte complète de l'ancien Code de la route.

De plus, des modifications ont été apportées à la réglementation existante pour mieux l'adapter à la réalité économique. Les principaux amendements ont porté sur:

— le règlement 6 sur le transport par véhicule-taxi (décret 1208-81) modifiant les taux et tarifs et réglementant le fonctionnement des services de taxi sur les terrains des aéroports;

— le règlement 11 sur le transport des écoliers (décrets 521-81/11-V, 1034-81/11-V, et 2129-81/11-W), ayant trait au nouveau régime édicté par le projet de loi 31 en ce qui concerne les soumissions, contrats, etc.;

— l'arrêté en conseil 1379-78, sur le camionnage en vrac (décrets 1792-81, 2006-81 et 2005-81);

— l'arrêté en conseil 986-79 sur les contrats, le connaissement et les exigences minimales (décret 2815-81);

— l'arrêté en conseil 2340-79 sur les charges et dimensions maximales des véhicules (décret 3002-81);

— l'arrêté en conseil 3707-78 sur le transport des déchets (décret 44-81);

— les permis spéciaux pour Natashquan et la Basse-Côte-Nord (1981) sur le camionnage en vrac (décret 1791-81);

— et l'ordonnance générale sur le camionnage (décrets 2006-81 et 2816-81).

1.4 Vocation

La vocation du Ministère prend origine des pouvoirs conférés par sa loi constitutive et par la Loi sur les transports.

Suivant la Loi sur le ministère des Transports, le ministre est chargé d'élaborer et de proposer au gouvernement des politiques de transport, de les mettre en oeuvre et de surveiller leur application.

Par ailleurs, la Loi sur les transports rend le ministre responsable d'établir un plan des systèmes de transport, d'inventorier et de réglementer les coûts, les taux et les tarifs. Elle l'autorise aussi à accorder des subventions à des fins relatives au transport.

1.5 Organisation administrative

Conformément à l'approbation du Conseil du trésor, l'organisation administrative du Ministère était composée, au 31 mars 1982, principalement de 5 directions générales, 21 directions centrales, 12 directions régionales, 47 districts et 60 services.

Les cinq directions générales

1) Direction générale de la planification et du développement

Elle occupe la place centrale dans le processus global de gestion des systèmes de transport puisqu'elle est chargée de fournir aux autorités du ministère l'éclairage nécessaire aux prises de décision.

2) Direction générale du génie

Elle exerce des activités reliées au design des infrastructures de transport, et offre des choix à la Direction générale de la planification et du développement; en fonction des options choisies, elle assure la confection des plans et devis nécessaires à la construction des ouvrages routiers, ferroviaires, maritimes et aériens; elle contrôle la qualité et fournit l'expertise technique dans la mise en oeuvre de tels projets.

3) Direction générale des opérations

Elle voit à l'exécution des travaux de construction et d'entretien des infrastructures de transport maritime, aérien et terrestre, conformément aux programmes ainsi qu'aux plans et devis; elle assume aussi les responsabilités relatives à la gestion du matériel, à l'implantation et à l'entretien des éléments de signalisation de l'ensemble des infrastructures.

4) Direction générale de la gestion financière

Elle veille à la bonne marche du ministère, en exerçant un suivi et un contrôle sur le budget, sur la gestion interne, et sur l'utilisation des fonds publics; elle représente le Ministère auprès du Conseil du trésor pour les demandes de budgets et d'effectifs, elle fournit aux unités administratives du Ministère des services spécialisés en matière de réclamations, contrats et approvisionnement.

5) Direction générale de l'administration et du personnel

Elle fournit aux entités administratives du Ministère des services d'expertise et de soutien sur le plan administratif. Elle assiste les gestionnaires en matière de ressources humaines et matérielles, de pratiques administratives, de gestion de l'information et de communications.

Elle conseille les gestionnaires dans l'exercice des pouvoirs qui leur sont délégués aux niveaux

de l'organisation administrative, du perfectionnement des employés, des relations de travail et ce, en conformité avec les lois, règlements, conventions collectives, programmes et directives régissant le personnel de la fonction publique. Elle exerce, de plus, le pouvoir délégué par l'Office du recrutement et de la sélection du personnel pour l'avancement, la promotion et le recrutement du personnel ouvrier.

Elle développe, exploite et entretient des systèmes informatisés de gestion du Ministère.

Chapitre II
Champs d'activité

2.1 Missions

Le ministère des Transports participe aux missions économique, éducative et culturelle, et gouvernementale et administrative.

Les infrastructures de transport sont d'une importance vitale pour le progrès local, régional et national. La conception des systèmes de transport québécois, la planification des infrastructures dans les domaines aérien, maritime et terrestre, la confection des plans et devis nécessaires à la réalisation des projets ainsi que l'exécution des travaux de construction et d'entretien constituent les diverses composantes de la vocation économique du Ministère.

Conformément à la Loi sur les transports, le Ministère assume la mission éducative et culturelle en accordant le soutien administratif et l'aide financière nécessaire au transport des écoliers. Ses activités en ce domaine visent une rationalisation des moyens employés afin que les modes de transport offrent un service satisfaisant aux écoliers.

Quant à la mission gouvernementale et administrative, le Ministère y collabore par les services qu'il fournit en matière de transport aérien gouvernemental, à savoir: le transport d'urgence de malades, la protection de la forêt, l'assistance à la Sûreté du Québec, et occasionnellement le transport des membres du gouvernement et de l'administration dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions.

2.2 Programmes

C'est à l'intérieur de huit (8) programmes que se répartissent les activités du Ministère, comme suit:

1- Systèmes de transports terrestres

Ce programme vise à inventorier, améliorer et coordonner les systèmes de transport et à apporter une aide financière aux services de transport en commun, sauf le transport scolaire qui forme à lui seul le neuvième programme.

2- Contrôle du transport

Ce programme concerne l'application des lois, ordonnances et règlements relatifs au transport commercial des personnes et des marchandises.

3- Construction du réseau routier

Ce programme vise à l'amélioration du réseau routier.

4- Conservation du réseau routier

Ce programme vise à maintenir la qualité du réseau routier.

5- Gestion interne et soutien

Ce programme vise à planifier, diriger et coordonner l'emploi des ressources humaines, matérielles et financières essentielles à la bonne gestion des programmes.

(6)-Commission des transports du Québec

Cet organisme relève directement du Ministre des Transports et produit son propre rapport annuel.

7- Transport maritime et aérien

Ce programme vise à assurer le maintien, l'amélioration et le développement des services de transport maritimes et aériens.

8- Transport aérien gouvernemental

Ce programme vise à fournir des services spécialisés de transport aérien à des fins gouvernementales.

9- Transport scolaire

Ce programme vise à permettre aux institutions des niveaux primaire et secondaire d'assurer des services de transport aux écoliers.

Tableau 1
Missions gouvernementales et programmes du ministère

Missions	Domaines	Secteurs	Programmes
Économique	Transports	Transports terrestres	1. Systèmes de transports terrestres 2. Contrôle du transport 3. Construction du réseau routier 4. Conservation du réseau routier 5. Gestion interne et soutien
		Transports maritime et aérien	7. Transports maritime et aérien
Gouvernementale et administrative	Gestion administrative centrale	Services de soutien	8. Transport aérien gouvernemental
Éducative et culturelle	Éducation	Administration et services	9. Transport scolaire

Chapitre III
Ressources

3.1 Ressources humaines

Les effectifs permanents du Ministère au 31 mars 1982 étaient de 8116 personnes. De plus, au cours de l'année écoulée le Ministère a eu recours à une main-d'oeuvre occasionnelle représentant 2645 personnes-années.

Tableau 2
Classement du personnel permanent par catégorie d'emplois

Catégories d'emplois	Postes occupés
Cadres supérieurs et adjoints	240
Professionnels	626
Agents de maîtrise (fonctionnaires)	177
Agents de maîtrise (agents de la paix)	15
Agents de maîtrise (ouvriers)	223
Techniciens et assimilés	1 404
Employés de bureau et assimilés	1 551
Agents de la paix	160
Ouvriers	3 720
Total	**8 116**

3.2 Ressources financières

Le budget alloué au ministère des Transports pour 1981-1982 s'élevait à 1 370 746 900$, comparativement à 1 295 423 100$ pour 1980-1981.

Le tableau comparatif qui suit fait état de la répartition du budget par programmes et éléments de programmes. On y dénote une augmentation des fonds pour le développement du transport en commun, du transport maritime et aérien et de la protection des infrastructures routières mais une diminution pour la construction du réseau routier.

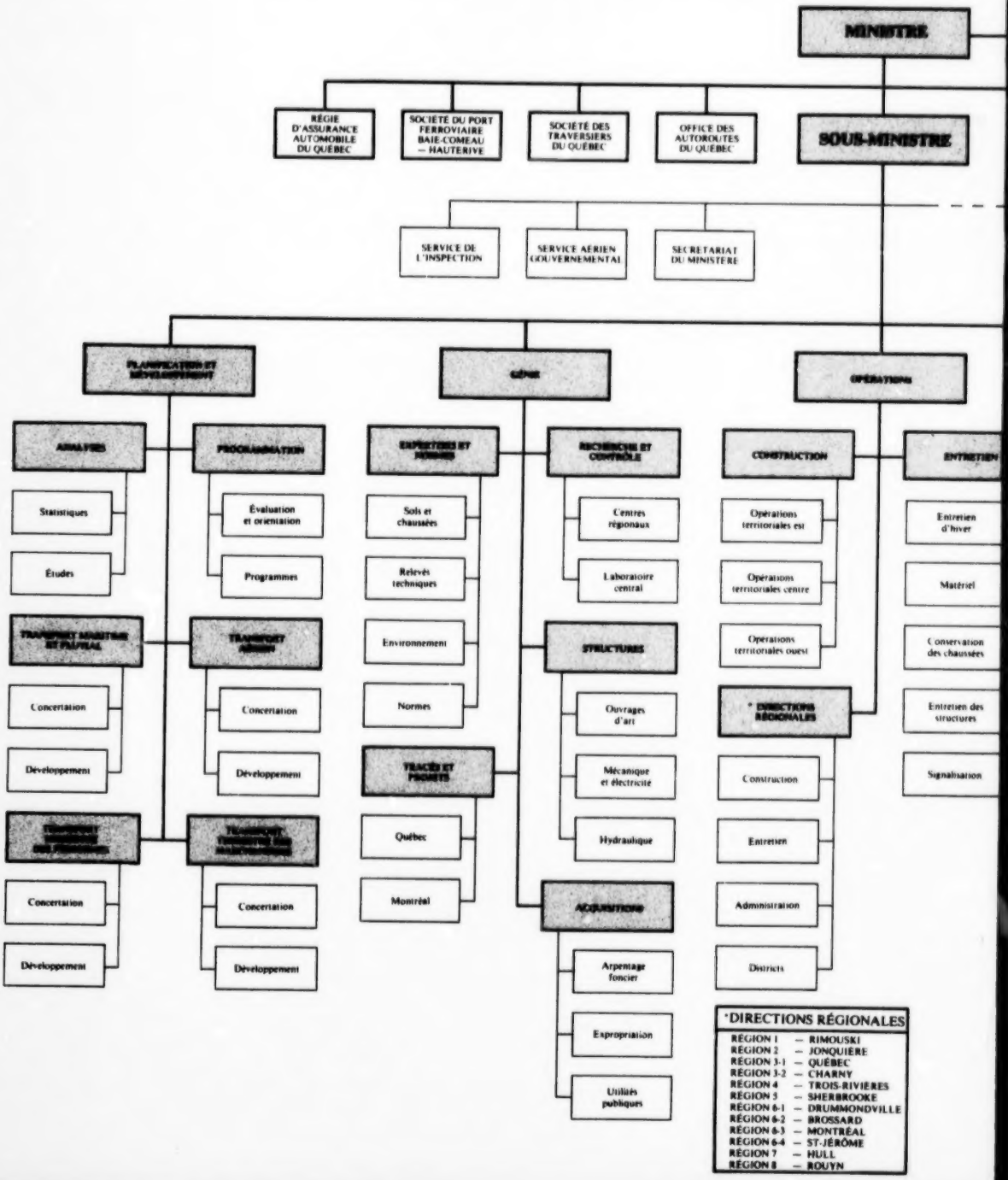
Tableau 3
Affectation des budgets 1980-1981 et 1981-1982

Programmes et éléments	1980-1981	1981-1982
1. Systèmes de transports terrestres	193 467 600$	239 971 200$
I Inventaires et recherches	6 250 100$	6 744 700$
II Transport des personnes	185 912 700$	232 024 500$
III Transport des marchandises	1 304 800$	1 202 000$
2. Contrôle du transport	6 337 600$	7 254 300$
3. Construction du réseau routier	431 447 200$	406 688 400$
I Autoroutes	139 519 100$	140 508 600$
II Routes principales	110 529 800$	94 310 800$
III Routes régionales	59 107 900$	51 681 300$
IV Autres routes	122 290 400$	120 187 700$
4. Conservation du réseau routier	341 414 200$	367 535 200$
I Conservation des chaussées et éléments de confort	129 423 600$	134 964 400$
II Conservation des structures	18 064 900$	18 672 400$
III Conservation de l'équipement de contrôle et de sécurité	24 492 000$	25 455 200$
IV Exploitation d'hiver	97 346 100$	111 601 300$
V Activités de soutien	26 900 600$	29 829 900$
VI Soutien en matériel	45 187 000$	47 012 000$
5. Gestion interne et soutien	37 179 400$	36 070 800$
I Direction	3 332 100$	3 335 400$
II Soutien administratif	11 380 300$	12 019 100$
III Soutien technique	8 467 000$	5 126 500$
IV Aide à l'amélioration du réseau municipal	14 000 000$	15 589 800$

Affectation des budgets 1980-1981 et 1981-1982

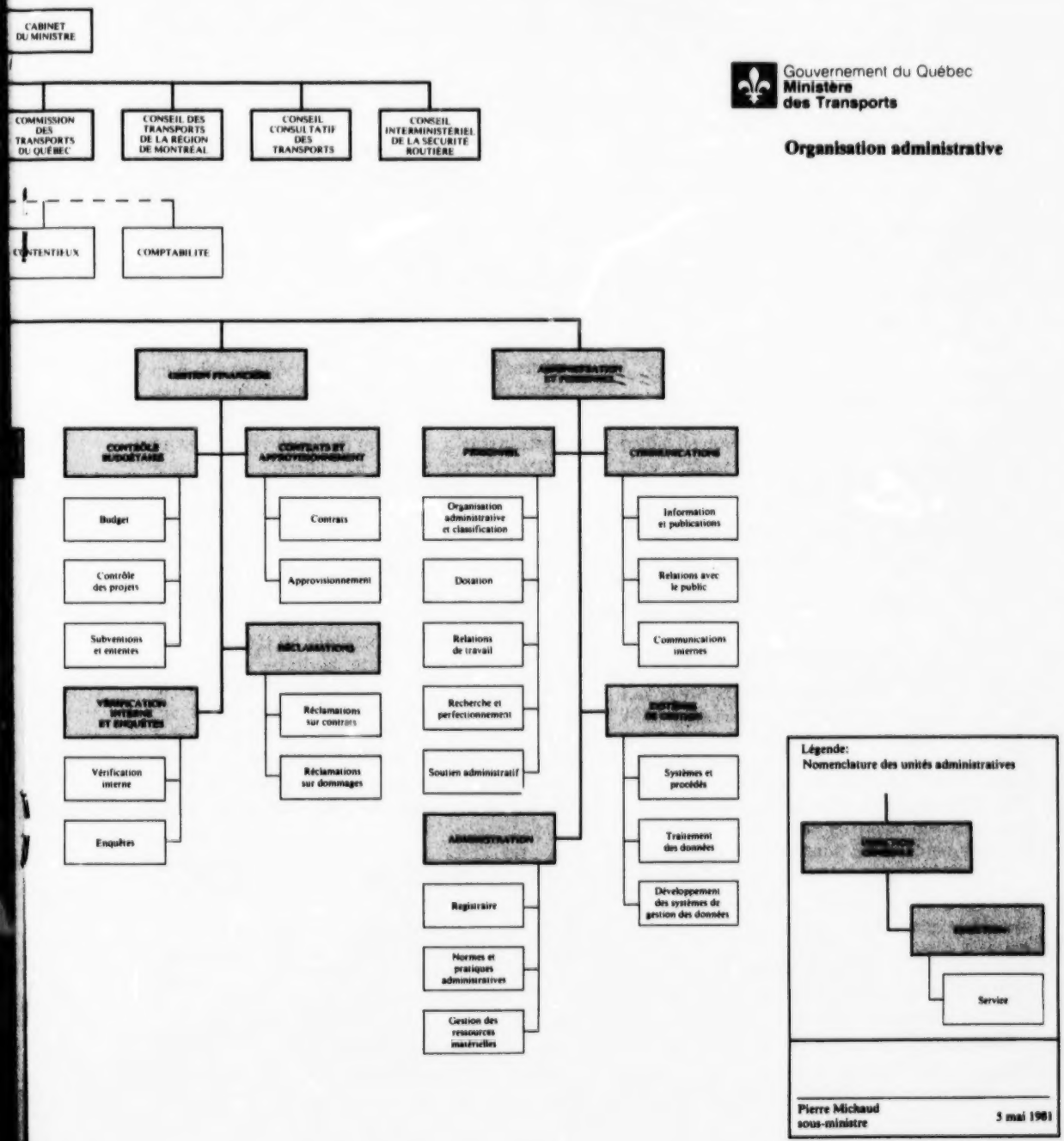
Programmes et éléments	1980-1981	1981-1982
7. Transport maritime et aérien	34 026 300$	49 468 100$
I Transport maritime	27 104 500$	29 536 100$
II Transport aérien	6 921 800$	19 932 000$
8. Transport aérien gouvernemental	13 510 600$	15 592 300$
I Transport des personnes et des marchandises	7 139 700$	8 750 900$
II Protection de la forêt	6 370 900$	6 841 400$
9. Transport scolaire	230 411 400$	239 791 100$
I Aide au transport scolaire	229 648 700$	238 955 600$
II Soutien administratif	762 700$	835 500$
Total	**1 295 423 100$**	**1 370 746 900$**

Partie II
Activités par programme


MINISTRE
RÉGIE D'ASSURANCE AUTOMOBILE DU QUÉBEC
SOCIÉTÉ DU PORT FERROVIAIRE BAIE-COMEAU — HAUTERIVE
SOCIÉTÉ DES TRAVERSIERS DU QUÉBEC
OFFICE DES AUTOROUTES DU QUÉBEC
SOUS-MINISTRE
SERVICE DE L'INSPECTION
SERVICE AÉRIEN GOUVERNEMENTAL
SECRÉTARIAT DU MINISTÈRE
PLANIFICATION ET DÉVELOPPEMENT
GÉNIE
OPÉRATIONS
ANALYSES
PROGRAMMATION
EXPERTISES ET ESSAIS
RECHERCHE ET CONTRÔLE
CONSTRUCTION
ENTRETIEN
Statistiques
Études
Évaluation et orientation
Programmes
Sols et chaussées
Relevés techniques
Environnement
Normes
Centres régionaux
Laboratoire central
Opérations territoriales est
Opérations territoriales centre
Opérations territoriales ouest
Entretien d'hiver
Matériel
Conservation des chaussées
Entretien des structures
Signalisation
TRANSPORT MARITIME ET FLUVIAL
TRANSPORT AÉRIEN
TRACÉS ET PROJETS
STRUCTURES
* DIRECTIONS RÉGIONALES
Concertation
Développement
Concertation
Développement
Québec
Montréal
Ouvrages d'art
Mécanique et électricité
Hydraulique
Construction
Entretien
Administration
Districts
Concertation
Développement
Concertation
Développement
ACQUISITIONS
Arpentage foncier
Expropriation
Utilités publiques
*DIRECTIONS RÉGIONALES
RÉGION 1 — RIMOUSKI
RÉGION 2 — JONQUIÈRE
RÉGION 3-1 — QUÉBEC
RÉGION 3-2 — CHARNY
RÉGION 4 — TROIS-RIVIÈRES
RÉGION 5 — SHERBROOKE
RÉGION 6-1 — DRUMMONDVILLE
RÉGION 6-2 — BROSSARD
RÉGION 6-3 — MONTRÉAL
RÉGION 6-4 — ST-JÉRÔME
RÉGION 7 — HULL
RÉGION 8 — ROUYN

Gouvernement du Québec
Ministère des Transports

Organisation administrative



Chapitre IV
Programme 1
Systèmes de transports terrestres

4.1 Inventaires et recherches

Le Ministère a poursuivi ses efforts pour développer la statistique nécessaire au processus de planification et de prise de décision. Il a en outre intensifié la conduite des études appropriées et la recherche innovatrice en transport.

En ce qui a trait à la statistique ministérielle, l'objectif envisagé en priorité était l'organisation d'un ensemble intégré de données statistiques de transport. Dans ce cadre, *Le Répertoire des sources de données statistiques sur le transport* a été achevé et diffusé à l'automne 1981.

Le Ministère a établi un protocole d'entente avec Statistique Canada, ce qui a permis, entre autres, d'obtenir les données annuelles d'exploitation des transporteurs routiers.

Une révision des enquêtes et inventaires routiers a été amorcée, afin d'assurer une adéquation des données par rapport aux exigences du contexte actuel.

Parallèlement, le Ministère a mené de nombreuses études relatives aux transports routier, urbain, intermodal, à la conservation de l'énergie, à l'allocation optimale des ressources affectées aux systèmes de transport, à la technologie de pointe et à l'aménagement du territoire.

Un bilan des activités du ministère des Transports en matière d'économie d'énergie a été dressé.

Une synthèse des orientations du Ministère a été produite à titre de contribution au document gouvernemental de politique économique «Bâtir le Québec». Cette synthèse faisait état d'un approfondissement de la problématique des transports des années 80 et, dans certains cas, d'une révision des objectifs et politiques.

La recherche est devenue une préoccupation de plus en plus grandissante au Ministère. Pour faire suite aux recommandations du Sommet économique tenu à Montréal en mars 1981, et à l'énoncé de politique scientifique formulé par le gouvernement, le Ministère s'est adonné à la préparatior d'un rapport de conjoncture sur la recherche et le développement en transport au Québec. Il a de plus accordé une subvention de 45 000$ à l'Association québécoise du transport et des routes (A.Q.T.R.) pour lui permettre d'élaborer un inventaire systématique de la recherche en transport au Québec.

Les retombées industrielles que l'innovation technologique entraîne suscitent un grand intérêt au Ministère. C'est dans cet esprit qu'il apporte un soutien financier à la réalisation du projet de développement d'un «bogie» motorisé pour voiture de métro léger. Cette technologie de pointe, réalisée par Bombardier qui y a investi 200 000$, est rendue possible grâce, entre autres, à une subvention du ministère des Transports de l'ordre de 1 000 000$.

4.2 Transport des personnes

Transport en commun

Les principales activités du Ministère en 1981-1982 dans le cadre de ce programme visent une amélioration de la qualité et un développement adéquat des services de transport en commun, une intégration des modes et des réseaux autant au niveau de l'offre de service qu'à celui de la tarification et la mise en place des structures décisionnelles favorisant un meilleur contrôle des coûts.

La volonté de favoriser le transport en commun comme principal mode de déplacement des personnes, en particulier en milieu urbain, s'est traduite par des subventions totales de 236,3 M $, soit 16,0% des crédits du Ministère. En 1980-1981, les subventions au transport en commun s'élevaient à 185,9 M $ ou 14,4% des crédits.

Pour l'exploitation des réseaux par les organismes publics de transport, des subventions au

montant de 84,2 M $ ont été versées sur la base de leurs revenus. Une telle formule de subvention rend les commissions et les corporations totalement responsables de leur coût, les incitant à augmenter leur productivité.

Pour favoriser l'utilisation du transport en commun de façon régulière, le Ministère a affecté 32,7 M $ au remboursement des réductions accordées aux usagers qui utilisent un laissez-passer mensuel. En 1981, tous les organismes publics offraient à leur clientèle des laissez-passer.

En 1981, le réseau de métro a été prolongé de 4,2 km pour totaliser 45,2 km. La subvention au service de la dette du métro s'est élevée à 91,8 M $.

Le Ministère a subventionné une étude et y a participé avec ses divers partenaires de la région de Québec: (CTCUQ — CUQ — municipalités) en vue de:

1) faire un premier examen de l'opportunité éventuelle de la mise en place d'un système de transport rapide à moyenne capacité;

2) développer le réseau actuel de transport en commun (ex. corridors réservés pour les autobus).

Un montant de 10,2 M $ a été affecté au programme de subvention de 75% des immobilisations de nature locale comme les autobus, les garages, les centres administratifs, etc. La majeure partie de ces subventions a été versée aux cinq commissions et aux quatre corporations de transport chargées de l'exploitation des réseaux de transport en milieu urbain. En 1981, les dépenses de fonctionnement de ces neuf organismes s'élevaient à 475 M $: ils employaient 10 613 personnes et ils ont transporté 400 millions de passagers.

Tableau 4
Organismes publics de transport, 1977-1981

Année	Population desservie (milliers)	Passagers (millions)	Dépenses d'exploitation (millions $)	Subventions totales (millions $)
1977	3 321	356,5	251,7	86,3
1978	3 244	373,6	296,4	116,6
1979	3 235	336,1	320,3	150,7
1980	3 449	386,5	390	185,9
1981*	3 380	400	475	236,3

(*) Valeurs estimées, les données réelles n'étant disponibles qu'au moment de publier.

Suite à l'adoption, au mois de décembre 1979, du plan de transport intégré pour la région de Montréal, l'année 1981-1982 a été marquée par diverses activités pour la plupart reliées à la réalisation du plan de transport. Ces activités ont été coordonnées pour une bonne part par le Conseil des transports de la région de Montréal (COTREM), organisme mis sur pied en juin 1978 et qui relève du ministre des Transports. L'action du COTREM a porté notamment sur les points suivants:

a) le métro de surface;

b) la modernisation des trains de banlieue;

c) la rationalisation tarifaire;

d) le transport sur la Rive-Sud de Montréal;

e) l'aménagement du terminus Henri-Bourassa;

f) le cadre institutionnel et financier du transport des personnes dans la région de Montréal; et

g) les traitements préférentiels.

De plus, le Ministère a fait des représentations auprès des autorités fédérales pour le maintien de certains services régionaux de transport ferroviaire de personnes que Via Rail voulait éliminer

complètement ou partiellement dans les régions d'Abitibi-Témiscamingue, de l'Estrie et de l'Outaouais. Le Ministère a aussi coopéré à la promotion et au renforcement du corridor Québec/Windsor en participant à des études relatives à des projets de gares intermodales.

Transport par véhicule-taxi

Le ministère des Transports s'est efforcé de trouver des solutions qui permettent d'améliorer la situation dans le secteur du taxi. Ainsi, le groupe de travail sur la rentabilité du taxi à Montréal, mis sur pied pour analyser la situation de l'industrie montréalaise du taxi dans son ensemble, a été un lieu privilégié de concertation avec les représentants du milieu du taxi.

L'une des propositions de ce groupe s'est traduite par une action concrète, soit l'implantation d'un nouveau système de desserte de l'aéroport de Dorval. Cette mesure devrait assurer à la fois une amélioration de la qualité du service pour l'usager et une rentabilité plus grande pour l'artisan.

De plus, une étude a été conduite sur les services de taxis collectifs portant sur quelques expériences étrangères et sur les perspectives d'implantation au Québec.

Un groupe s'est également vu confier le mandat d'étudier l'ensemble de la situation dans le domaine du taxi au Québec. Il devra présenter diverses avenues aptes à revivifier ce secteur, ce qui pourra faire l'objet d'une consultation des divers milieux intéressés.

Le Ministère a apporté quelques ajustements à la réglementation qui régit le taxi. On peut citer quelques mesures: la possibilité d'utiliser un véhicule plus compact, favorisant une consommation moindre d'énergie, et le pouvoir qui a été conféré à la Commission des transports de décréter très rapidement des ajustements aux tarifs lorsque le coût de l'essence augmente.

Transport des personnes handicapées

Le ministère des Transports joue un rôle-clé dans le développement et l'adaptation de services de transports à l'intention des personnes handicapées.

L'aide au transport adapté est passée de 2,5 M $ en 1980-1981 à 4,3 M $ en 1981-1982. Ce programme d'aide accorde une subvention représentant 75% du coût du transport. Le nombre de personnes handicapées transportées l'an dernier a doublé par rapport à l'année précédente. Tous les organismes publics de transport en commun sont maintenant dotés d'un service adapté aux personnes handicapées et le nombre des municipalités offrant ce service, sans compter celles qui sont couvertes par le transport en commun, est passé de 45 à 100 en 1981-1982.

Lors du Sommet socio-économique sur l'intégration de la personne handicapée, le Ministère s'est engagé à intégrer les services de transport adapté MAS — MTQ et à promouvoir une accessibilité de plus en plus grande des personnes handicapées au transport maritime, aérien et ferroviaire.

D'autre part, le Ministère a dressé un plan quinquennal visant à réaménager 27 bâtiments sanitaires permanents dans les haltes routières pour les rendre accessibles aux personnes handicapées.

Promotion de la bicyclette

Au cours de l'exercice, les efforts du ministère des Transports afin de promouvoir l'usage sûr de la bicyclette comme moyen de transport ont pris plusieurs formes.

Dans le cadre de son programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal, le Ministère a accordé près de 600 000$ de subventions à 16 municipalités pour des aménagements cyclables. Les montants alloués permettront d'ouvrir 38 km de voies cyclables et d'aménager plus de 800 emplacements de stationnement pour vélos.

Le ministère des Transports a procédé, au cours de l'été 1981, à la sélection d'un tracé de cyclotourisme entre Montréal et Québec. Essentiellement, le projet consiste en la fixation d'un trajet routier qui présente pour les cyclistes les meilleurs éléments de confort et de sécurité, tout en offrant, sur le plan de l'hébergement et du tou-

risme, les attraits les plus grands possibles. Le tracé a été conçu en étroite collaboration avec Vélo-Québec, ainsi qu'avec la participation des deux autres ministères intéressés soit le M.I.C.T. et le M.L.C.P.

4.3 Transport des marchandises

Par camion

Le Ministère a entrepris le «nettoyage de la réglementation jugée désuète, non appliquée et non applicable», en conformité avec la décision du 29 octobre 1980 du Conseil des ministres. Quelque 50 règlements et 21 lois ont fait l'objet d'une analyse. On a alors recommandé d'abroger ou de modifier en totalité ou en partie plusieurs de ces textes réglementaires.

La mise en application de ces recommandations s'échelonnera tout au long de l'année 1982.

Une mesure législative modifiant la Loi sur les transports (projet de loi 5) sanctionnée le 18 juin 1981, et dont l'entrée en vigueur est faite progressivement, permet le recours à une procédure de dépôt de tarifs à la CTQ ainsi que l'instauration d'un régime d'amendes plus sévères en vue de combattre le transport illégal. Dans le cadre de cette loi, l'organisation et le fonctionnement de la Commission des transports du Québec ont été révisés.

Le Ministère a mis sur pied un comité interministériel afin de définir les éléments d'une politique de réciprocité pour fins d'échanges commerciaux avec l'extérieur. Les travaux de ce comité ont conduit à une proposition de politique de libéralisation portant sur la réciprocité en matière d'immatriculation avec les états américains.

Le Ministère a en outre renégocié l'entente de réciprocité intervenue avec l'Ontario et portant sur le transport des matières en vrac dans la région Hull/Ottawa, en y incorporant les autobus de transport en commun. L'entente devenait caduque avec l'entrée en vigueur, le 1er avril 1982, du plan canadien de réciprocité proportionnelle en matière d'immatriculation.

Suite aux engagements qu'il avait pris lors de la Commission parlementaire sur le vrac, tenue en 1980, le Ministère, en collaboration avec la Commission des transports du Québec, a poursuivi ses études en vue d'assurer une meilleure adéquation entre la demande et l'offre des services de transport en vrac. L'industrie a été étroitement associée à ces démarches comme aux autres visant la relance de l'économie du transport routier des marchandises.

Par chemin de fer

Sur le plan de la juridiction québécoise des chemins de fer, la Loi des chemins de fer, datant de 1869 et amendée par la suite une trentaine de fois, a fait l'objet d'une refonte complète afin de la rendre conforme aux exigences modernes de ce mode de transport.

Un premier projet d'amendement de la loi couvrant les différents aspects de la sécurité des opérations a été préparé. Deux autres projets sont en préparation; le premier concerne le statut juridique des compagnies de chemin de fer sous juridiction québécoise et vise à assujettir leur constitution légale à la Loi sur les compagnies, de façon à permettre la modification de leur statut simplement par l'émission de lettres patentes à l'instar de toutes les autres compagnies privées; le deuxième porte sur la simplification de la procédure de modification des tarifs par décret, en le remplaçant par une procédure de dépôt à la CTQ.

Par ailleurs, le Ministère a suivi de très près l'évolution de la politique ferroviaire du gouvernement fédéral, particulièrement en ce qui a trait à la révision des accords du Nid-de-Corbeau, et à la poursuite des projets d'accroissement de la capacité ferroviaire dans l'Ouest. À cet égard, le Ministère a transmis officiellement au gouvernement fédéral, lors de la Conférence des premiers ministres des 2, 3 et 4 février 1982, ses préoccupations au sujet de l'impact que ces projets auraient sur l'économie québécoise.

Chapitre V
Programme 2
Contrôle du transport

Le Ministère a accentué sa vigilance autour de l'application des lois, ordonnances ou règlements régissant le transport au Québec sous ses différentes formes.

La qualité du travail d'inspection a été rehaussée grâce à une réforme du système de contrôle utilisé, de telle sorte que dans 85% des cas il en est résulté une mise en accusation du contrevenant, comparativement à environ 60% auparavant.

Les activités du Ministère, en cette matière, visent la conservation du réseau routier, la sécurité routière et la protection du consommateur.

Son rôle quant à la surveillance des entreprises de transport au moyen d'enquêtes administratives a été confié, le 19 octobre 1981, à la Commission des transports du Québec.

Chapitre VI
Programme 3
Construction du réseau routier

6.1 Orientations

La conjoncture économique, les préoccupations nouvelles reliées à l'aménagement du territoire et à la qualité du milieu de vie, de même que l'apparition de nouveaux besoins et de nouvelles priorités dans le domaine du transport ont amené des révisions du programme de construction routière.

C'est ainsi que les activités du Ministère ont été orientées de la façon suivante:

a) un appui a été accordé à l'action gouvernementale visant à densifier les secteurs déjà urbanisés et à éviter de coûteux éparpillements de population;

b) les liaisons interrégionales ont fait l'objet d'une attention spéciale, compte tenu de leur importance capitale pour le développement socio-économique des régions qu'elles desservent;

c) un accent spécial a été mis sur le parachèvement des tronçons jugés essentiels au bon fonctionnement du réseau, à l'amélioration du niveau de service et à la sécurité;

d) la construction d'échangeurs, de viaducs d'étagement, de carrefours et de voies de contournement nécessaires au maintien d'un réseau routier équilibré s'est continuée;

e) pour combattre la dégradation des infrastructures, le Ministère a redoublé ses efforts visant à conserver le réseau routier dans un état adéquat;

f) quant au réseau de chemins municipaux, le Ministère a accordé une priorité à l'amélioration des chemins collecteurs et des chemins à forte circulation journalière; sur les chemins à faible circulation, le Ministère a poursuivi ses activités de réfection et de correction.

6.2 Travaux routiers

Les coûts reliés directement à la construction d'autoroutes, en 1981-1982, se sont élevés à 103 M $.

Les travaux suivants, déjà commencés, ont été poursuivis: il s'agit du prolongement du boulevard Ville-Marie par le tunnel Viger à Montréal, de la continuation du raccordement de Québec à Trois-Rivières par l'autoroute 40 ainsi que du prolongement de l'autoroute 50 de Hull vers Masson.

Mentionnons également des travaux sur la route de l'aéroport et le prolongement de l'autoroute Montmorency à Québec. Près de Sainte-Marie de Beauce, des travaux sont en cours afin de prolonger l'autoroute 73 vers le sud. Dans la région périphérique de Trois-Rivières, le Ministère a terminé les autoroutes 55 et 755. Il a doublé l'autoroute 410 à Sherbrooke, entre l'autoroute 55 et la route 112. De plus, des travaux de parachèvement ont été exécutés sur l'autoroute 30 afin de la relier à la route 112 près de Saint-Hubert.

Le ministère des Transports a aussi lancé certains projets, entre autres le contournement nord de Sherbrooke, le contournement de Rimouski ainsi que l'autoroute 70 au Saguenay - Lac-Saint-Jean.

Il convient de souligner le projet d'amélioration des bandes centrales et du système d'éclairage sur le boulevard Métropolitain à Montréal, le prolongement du boulevard du Vallon à Québec, l'aménagement de structures à l'intersection de l'autoroute 50 et de la route 327 près de Lachute. Plusieurs autre projets ont été réalisés sur différentes autoroutes pour en augmenter l'efficacité et la sécurité.

Au chapitre des routes régionales de grandes réalisations ont été faites sur les axes routiers majeurs. Mentionnons ici la réfection de différents tronçons sur la route 132 faisant le tour de la Gaspésie, la route 117 de Montréal à Rouyn-

Noranda et la route 138 sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent.

Doivent s'ajouter aussi des projets sur les routes 199 aux Îles-de-la-Madeleine, 175 de Québec à Chicoutimi, 155 à Grandes-Piles, 116 à Richmond, 125 près de Rawdon et enfin des travaux sur la route 116 près de Montréal afin de parachever la construction de l'échangeur Charles-Lemoyne.

6.3 Travaux de génie

Dans le cadre du développement et de l'amélioration du réseau routier, des plans et devis définitifs ont été dressés pour 325 kilomètres de routes, 54 projets de ponts et de murs, et 56 projets d'éclairage routier évalués à un coût global de 213 millions $. Des projets d'aménagement pour 21 haltes routières et 24 postes de pesée ont été exécutés.

Dans l'étude de ces projets, il faut tenir compte de la protection de l'environnement, de la protection du territoire agricole et des sites archéologiques. En tout 325 cas furent étudiés pour en évaluer les impacts.

La plupart de ces projets se situent sur les autoroutes A-40, A-20, A-50, A-73, A-440 et les routes 116, 117, 132, 138, 155 et 195.

Dans le domaine de l'expropriation, il y a eu 1 075 projets consistant en 316 plans d'expropriation qui ont touché 4 837 propriétaires. Quelque 2 557 ententes ont été signées. Il y a eu 1 056 déplacements de lignes électriques et téléphoniques et de services publics d'aqueduc et d'égout ainsi que l'ouverture de 113 dossiers destinés à diminuer ou à protéger autant de passages à niveau.

Chapitre VII
Programme 4
Entretien du réseau routier

7.1 Conservation

Le Ministère a cherché à tirer le meilleur parti possible des fonds alloués aux activités pour fins de conservation des chaussées et de confort des usagers.

Des méthodes d'entretien plus économiques telles que le planage à froid et le recyclage du pavage ont été utilisées plus fréquemment.

Le programme de rapiéçage mécanisé suivi d'un traitement de surface a été mis en oeuvre sur 183 kilomètres de chemins municipaux. Il a permis l'amélioration de la surface de roulement à un prix avantageux.

Une plus grande uniformisation du taux de pose lors du rapiéçage mécanisé, à l'enrobé bitumineux, et de l'application des abat-poussière a permis de réduire le coût d'entretien tout en maintenant un niveau de service adéquat.

Tableau 5
Inventaire, en km, du réseau routier*

Type de route	Surface		Total
	Pavée	Non pavée	
Autoroutes	2 349		2 349
Provinciales	8 738	566	9 304
Régionales	7 021	1 300	8 321
Municipalités	15 761	23 797	39 558
Total	**33 869**	**25 663**	**59 532**

* Au 17 août 1981.

7.2 Structures

Les 12 000 structures existantes ont été inspectées et environ 1 600 ont fait l'objet de travaux.

L'entretien et l'exploitation des immeubles du Ministère ont absorbé environ 7 M $ pour un coût approximatif de 25 $/m^2; 225 000$ ont été dépensés pour l'entretien et l'exploitation des quais et débarcadères.

De plus, le Ministère a fourni un appui technique et financier aux municipalités pour l'entretien des ponts et viaducs relevant de leur juridiction.

On a procédé à l'inspection des structures d'acier constituées de fermes et construites avant les années quarante dans le but de dresser une liste des ponts à capacité limitée. Des études sont en cours pour fixer la capacité portante «sécuritaire» de chacun de ces ponts.

7.3 Équipement de contrôle

Le Ministère a procédé à l'entretien de 49 500 luminaires de rues et de 655 feux lumineux; à la fabrication de 95 000 panneaux de signalisation au sol, de 72 000 plaquettes réfléchissantes pour garde-fous et de 723 panneaux surélevés.

D'autre part, 754 680 litres de peinture blanche et 1 353 740 litres de peinture jaune ont été employés pour le marquage des routes; 1 265 000 kg de microbilles de verre ont été utilisés.

7.4 Entretien d'hiver

Par suite des caractéristiques propres de l'hiver 1981-1982, plus d'abrasifs et moins de chlorures ont été utilisés comparativement à la saison 1980-1981.

Le Ministère a accordé 645 contrats, soit 202 à des municipalités et 443 à l'entreprise privée, d'une valeur globale de 32 300 000$, pour l'entretien de routes municipales et régionales: il a versé 27 700 000$ en subventions à 1 391 municipalités pour l'entretien de chemins municipaux; quant au reste des travaux d'entretien d'hiver, s'élevant à 29 300 000$, le Ministère l'a assumé en régie.

Le total des chlorures épandus se répartit comme suit: 8 400 tonnes de calcium et 550 000 tonnes de sodium. Le coût des matériaux de déglaçage utilisés a été de l'ordre de 23 700 000$.

Tableau 6
Entretien d'hiver

Travaux exécutés par	Distance en kilomètres Déneigement	 Déglaçage
MTQ	7 072 (10,5%)	7 996 (11,8%)
Municipalités (contrats) et Entreprise privée (contrats)	20 722 (30,7%)	19 813 (29,4%)
Subventions aux municipalités	39 666 (58,8%)	39 666 (58,8%)
Total:	**67 460 (100%)**	**67 475 (100%)**

7.5 Soutien

Le matériel du Ministère affecté à l'entretien et à l'exploitation des infrastructures de transport, formé de 7 560 composantes, représente une valeur aux livres de quelque 31 200 000$ et a coûté environ 61 900 000$.

Au cours de la dernière année, il y a eu remplacement de matériel pour une somme de 8 685 000$.

Des contrats pour des réparations mineures sur la machinerie ont été accordés pour 2 000 000$.

Les carburants et lubrifiants utilisés ont entraîné des dépenses de 9 500 000$.

Chapitre VIII
Programme 5
Gestion interne et soutien

8.1 Gestion financière

Le Ministère a en 1981-1982 octroyé 173 152 829$ en 1 342 contrats dans les divers secteurs de la construction, de l'entretien, de l'exploitation et des services. De plus, il a fait l'achat, pour 115 000 000$, de matériaux, pièces d'équipement et autres fournitures dont les principales ont été les fondants, le ciment asphaltique, le gravier, la pierre, le sable et les enrobés bitumineux.

Par ailleurs, il a aussi examiné 117 réclamations sur contrats dont les montants réclamés s'élevaient à 16 102 238$, soit environ 8,6% de la valeur des contrats. De celles-ci, 16 ont été jugées sans fondement et 101 ont fait l'objet de propositions de règlement dont 79 ont été acceptées, 18 refusées et 4 sont demeurées sans réponse. Les 79 cas réglés ont amené des déboursés de 3 193 559$, soit 19,8% de la somme réclamée.

D'autre part, il a dû faire des études et analyses au sujet des 2 240 réclamations pour dommages reçues en 1981-1982. Les causes de ces réclamations sont principalement le mauvais entretien des routes, le mauvais état ou l'obstruction de la chaussée, dommages par l'eau à cause de drainages défectueux et divers facteurs comme le dynamitage, les éboulis et la signalisation. Sur les réclamations reçues, 1 081 ont été jugées sans fondement, 470 ont été réglées et 689 sont en suspens.

Au total, si l'on tient compte des cas reçus au cours des années passées, et réglés en 1981-1982, 824 réclamations pour dommages ont été réglées moyennant un déboursé de 984 332$.

Enfin, le Ministère a procédé à l'élaboration d'un graphique de cheminement des projets de construction de routes qui permettra de mettre en place une meilleure forme de suivi et de contrôle en fonction de la programmation approuvée et des crédits budgétaires disponibles. Ce graphique permettra aussi de mieux orchestrer les différentes activités reliées à la construction routière et ainsi de maximiser la réalisation de projets dans un contexte où l'enveloppe budgétaire allouée à la construction a tendance à se stabiliser d'une année à l'autre.

8.2 Administration

Le Ministère s'est doté d'un nouveau centre administratif à Sherbrooke. Il a participé, avec le ministère des Travaux publics et Approvisionnement, à la réalisation de nombreux projets de construction ou d'aménagement.

En ce qui concerne la garde et la reproduction de ses plans officiels, le Ministère a développé considérablement son organisation, en raison du fait, principalement, que le service de reproduction que lui fournissait le ministère des Communications a été abandonné.

8.3 Communications

Le secteur des Communications a apporté au Ministère une aide polyvalente à la gestion de ses programmes, touchant aux divers modes de transport et à ses priorités socio-économiques.

Plusieurs secteurs ont reçu une attention particulière en faisant l'objet de campagnes d'information et de publicité, de publications de toutes sortes et de documents audio-visuels: le transport des écoliers, le transport adapté aux personnes handicapées, le réseau ferroviaire du Québec, les investissements routiers, la sécurité aérienne, le camionnage, le transport maritime, le taxi collectif et les aménagements de pistes cyclables.

Nombre d'ouvrages ont aussi été produits pour livrer un aperçu général de l'ensemble des activités du Ministère ou fournir aux gestionnaires de précieux outils de travail.

La présence du Ministère auprès de ses clientèles spécialisées et du citoyen a pris aussi la forme d'une participation à des expositions et à des opérations de relations publiques qui reflètent ses objectifs. Cette activité a été en partie le fruit d'une concertation au sein des comités du dégel, du transport des matières dangereuses et du Super marché public 81.

De façon générale, par ses divers services d'information, le secteur des communications a renseigné la population et la presse sur les divers aspects de l'action du Ministère.

8.4 Systèmes

En matière de développement, d'entretien et d'exploitation des systèmes informatiques, il y a lieu de mentionner la création des systèmes suivants:

— pour le traitement des données d'enquêtes d'origine et de destination;

— pour l'inventaire du réseau routier;

— pour le contrôle de la qualité des matériaux de béton bitumineux;

— pour le traitement statistique des données dans différentes enquêtes.

Plusieurs études et travaux spécialisés ont aussi été conduits pour différents usagers. Signalons entre autres:

— la conception des routes et l'informatique;

— conception d'un système pour la préparation de plans de vols au Service aérien gouvernemental;

— description du système actuel de gestion des pièces et de l'entretien préventif des aéronefs;

— implantation des logiciels HEC-1 et HEC-2 en matière d'hydraulique et d'hydrologie.

De plus, s'est poursuivie l'expérience menée à partir d'un projet-pilote de traitement distribué, qui exige l'adaptation de sept systèmes existants.

Le Centre de traitement du Ministère a été transféré à la Régie de l'assurance automobile qui lui fournit maintenant des services de traitement.

Chapitre IX
Programme 7
Transport maritime et aérien

9.1 Transport maritime

Le Ministère a fortement contribué à maintenir les dessertes maritimes avec certaines régions isolées telles le Nouveau-Québec, la Moyenne et la Basse Côte-Nord ainsi que les Îles-de-la-Madeleine, en plus de subventionner les services de traversiers qui relient entre elles certaines autres régions coupées par le Saint-Laurent, le Saguenay ou d'autres rivières ou lacs.

Tout en poursuivant la rationalisation dans le domaine des services de traversiers et de dessertes pour atteindre une plus grande efficacité au moindre coût possible, le Ministère a attribué les subventions suivantes:

1) 0,90 M $ à cinq entreprises privées administrant autant de services de traversiers: Île-d'Entrée/Havre-Aubert/Cap-aux-Meules; Rivière-du-Loup/Saint-Siméon; Lotbinière/Deschambault; Chevery/Harrington Harbor/Aylmer Sound; Notre-Dame-du-Lac/Saint-Juste-du-Lac;

2) 14,47 M $ à la Société des traversiers du Québec, qui exploite les traverses de Matane/Baie-Comeau/Godbout; Baie-Sainte-Catherine/Tadoussac; Île-aux-Coudres/Saint-Joseph-de-la-Rive; Île-aux-Grues/Montmagny; Québec/Lévis; Sorel/Saint-Ignace-de-Loyola;

3) 3,77 M $ aux deux dessertes de la Basse Côte-Nord et des Îles-de-la-Madeleine.

Une quinzaine de villages du Nouveau-Québec ont continué à profiter des services d'une desserte maritime dont le Ministère assume la responsabilité et coordonne les activités. Plus de 3 000 tonnes métriques de marchandises ont été transportées.

Le Ministère s'est employé à améliorer les infrastructures. Ainsi, les travaux de construction des nouveaux débarcadères du Saguenay, à Tadoussac et à Baie-Sainte-Catherine, se sont poursuivis et 5 286 200$ ont été consacrés à cette fin.

Pour atteindre son objectif visant l'intégration des chemins de fer de la Côte-Nord avec le réseau ferroviaire nord-américain, le Ministère a agi comme maître d'oeuvre dans la préparation des plans et devis du débarcadère ferroviaire de Port-Cartier.

Évalué à environ 8 M $, le projet de débarcadère est financé par les gouvernements du Canada et du Québec dans une proportion de 60 — 40%, soit un total de 6 M $, et le solde, par le C.N. et la ville de Port-Cartier, soit des montants respectifs de 1,5 M $ et 0,5 M $.

Parmi les interventions du Ministère auprès du gouvernement fédéral, notons:

1) de nombreuses représentations visant à faire supprimer les redevances R.I.C.T. (recouvrement de l'indemnité pour les carburants destinés au transport) que le gouvernement fédéral a imposées sur le carburant de soute, et qui pénalisent fortement les entreprises maritimes québécoises faisant du transport international;

2) l'intervention devant la Commission canadienne des transports pour défendre les intérêts du Québec dans le projet de Dart Container (Canada) N.V. de déménager de Halifax à Montréal le terminus ouest de son service de navires porte-conteneurs entre le Canada et l'Europe;

3) l'intervention devant la Commission canadienne des transports dans le projet du Canadien Pacifique Ltée d'établir un service de coordination du transport de fret conteneurisé sur le Saint-Laurent, de concert avec Manchester Liners Limited et Dart Containerline (Canada) N.V.

D'autre part, le Ministère s'est employé à promouvoir le développement du port de Montréal,

en collaboration avec ses principaux partenaires économiques; il s'est joint au milieu local pour la confection du plan d'aménagement en déterminant des espaces libres, susceptibles de répondre aux besoins de développement et ce, suite aux recommandations du Sommet économique de mars 1981. De plus, le Ministère a participé de façon très active, avec les autres milieux intéressés, à la défense des intérêts du Québec dans l'établissement éventuel d'un terminal méthanier à Gros-Cacouna.

Le Ministère a procédé à la modification de l'Ordonnance générale 3-N de façon à la simplifier, particulièrement en ce qui a trait à la tarification du transport des marchandises en vrac, qui est abolie. Ainsi le transporteur régi par la réglementation n'est plus désavantagé par rapport à un concurrent qui fait à la fois du transport intra — et extra — québécois et qui, de ce fait, n'est pas assujetti à l'ordonnance.

En matière d'organisation et d'administration portuaire, le Ministère a fixé ses orientations en vue du développement optimal du potentiel maritime. Ces éléments de politique portuaire ont été approuvés par le Conseil des ministres au début de l'année 1982.

Le Ministère a joué également un rôle actif dans la préparation du Colloque international sur le Saint-Laurent (Québec, juin 1982).

9.2 Transport aérien

Le transport aérien constitue une priorité majeure du Ministère. La dispersion de la population sur un vaste territoire, les besoins souvent différents des diverses régions du Québec, les forces d'attraction qui s'exercent entre les divers pôles régionaux, le désir légitime des régions excentriques de jouir d'un service aérien de qualité, ont pressé le Ministère à parfaire l'élaboration d'une politique d'ensemble qui vise la promotion et le développement du transport aérien régional.

Le Ministère n'a pas cessé de promouvoir les initiatives de groupements de transporteurs engagés dans le développement du transport aérien au Québec. Ainsi en est-il du regroupement des transporteurs aériens commerciaux des régions de l'Abitibi-Témiscamingue et de la Baie James, soit La Sarre Air ltée, Air Fecteau ltée et Air Brazeau ltée, qui était une filiale de Québec Aviation, exerçant ses activités dans l'ouest du Québec. Cette nouvelle compagnie, Propair ltée, est maintenant suffisamment bien structurée et équipée pour pouvoir revendiquer le droit de desservir l'ouest du Québec, y compris tout le territoire de la Baie James et au-delà. Le gouvernement du Québec y a investi 3 M $.

Le Ministère a suivi de près la situation de Québécair. En juillet 1981, le gouvernement du Québec a décidé d'investir 15 M $ dans les Entreprises «Québécair» inc. sous forme d'actions privilégiées participantes, non votantes et convertibles. Ainsi, le contrôle de la compagnie demeure inchangé. Affectés par de graves difficultés financières, les actionnaires de Québécair faisaient face à une offre d'achat Air Canada - Nordair, ce qui, si elle avait été acceptée, aurait signifié la disparition du dernier transporteur de second niveau sous contrôle québécois. L'intervention du gouvernement permet de consolider la situation financière de Québécair, d'améliorer les services aériens auprès de la population du Québec et d'assurer aux francophones une place importante dans les emplois de pointe, reliés au transport aérien.

Le Ministère s'est également préoccupé de l'amélioration des infrastructures. Au cours de l'année ont débuté d'importants travaux pour la construction d'une piste et d'une aérogare à Chibougamau/Chapais. Ce projet de 7 M $, en voie de parachèvement, fait l'objet d'une entente fédérale-provinciale à frais partagés. Dans cette veine, le Ministère a amorcé la négociation d'un projet d'entente avec Transports Canada, pour le développement des infrastructures aéroportuaires dans le Nouveau-Québec, auquel pourrait être affecté, au cours des dix prochaines années, un budget total de 60 millions de dollars. Les investissements envisagés s'inscrivent dans le contexte de la convention de la Baie James et du Nord québécois.

Le Ministère a en outre procédé à l'élaboration d'un plan d'ensemble pour rationaliser et

restructurer le transport aérien de la Moyenne et de la Basse Côte-Nord; le gouvernement du Québec assumerait, au cours des prochaines années, une partie du coût de ce projet, afin d'améliorer les infrastructures aéroportuaires de la majorité des villages côtiers.

Quant aux grands aéroports du Québec, c'est le système aéroportuaire de Montréal qui suscite le plus de préoccupation. Le Ministère, compte tenu de la multitude des intéressés ainsi que la diversité de leurs objectifs, considère que la solution aux problèmes de Dorval et Mirabel ne peut être arrêtée que par une concertation soutenue.

Pour cette raison, le Ministère a participé aux travaux du comité mis sur pied comme suite au Sommet économique sur le développement de Montréal. Il a fait connaître au gouvernement fédéral sa position visant à favoriser le développement optimal du potentiel aéroportuaire de Montréal et à assurer au Québec les importantes retombées économiques qu'il en attend.

Le Ministère a suggéré un plan d'action dont l'objectif premier doit être l'accroissement global du trafic aérien à Montréal, ce qui signifie notamment: un accroissement du trafic de passagers, un accroissement du trafic des marchandises ainsi qu'un accroissement de l'activité industrielle et commerciale liée à l'activité aéroportuaire.

Travaux de génie

Le Ministère a dressé les plans et devis pour deux projets de balisage lumineux aux aéroports de Chibougamau et de Poste-à-la-Baleine. Actuellement, il prépare deux projets d'infrastructures maritimes à Port-Menier et à Port-Cartier. Il a procédé à des études pour le choix de terrains d'aéroports à Saint-Augustin (Basse Côte-Nord) et à l'Île-aux-Coudres. Il a entrepris des études d'impact relatives à l'implantation des aéroports du Témiscamingue et de Montmagny. Il a participé avec d'autres organismes à des études spécifiques ayant trait au gazoduc Trans-Québec Maritimes et, avec Hydro-Québec, au réseau routier envisagé en fonction d'une mise en oeuvre du projet Hydro-électrique Delaney. Il a répondu à 279 consultations environnementales concernant la pollution de l'eau et la pollution par le bruit.

Chapitre X
Programme 8
Transport aérien gouvernemental

10.1 Parc aérien

Le Ministère a réduit son parc aérien à 34 appareils comprenant 4 avions d'affaires, un avion-ambulance, 21 avions-citernes dont 6 de type Canso et 15 de type CL-215, ainsi que 8 hélicoptères. Les 15 795 heures de vol effectuées par ces aéronefs représentent une diminution de 2,5% par rapport à l'année antérieure.

10.2 Transport des personnes et des marchandises

Les avions et hélicoptères du Ministère ont transporté 26 480 passagers durant l'année pour un total de 5 711 490 passagers/milles, soit une diminution de 12,3% quant au nombre de passagers transportés, par rapport à l'année précédente.

Les marchandises transportées par les appareils gouvernementaux durant l'année ont totalisé 76 287 500 tonnes/milles.

10.3 Protection de la forêt

Les avions-citernes ont effectué 3 300 heures de vol durant l'année. Ils ont lutté contre 1 114 incendies de forêt qui ont affecté 2 473 hectares de forêt. C'est une augmentation de 253 par rapport à l'année précédente, ou 29,4% quant au nombre de foyers d'incendie, mais une diminution de 10 703 hectares, ou 81,2% quant à la superficie de forêt affectée. Les appareils ont fait 10 900 largages totalisant près de 53 177 300 litres d'eau.

En outre, le Ministère a loué deux avions CL-215, avec leurs équipages, pour la lutte contre les incendies de forêt en Argentine, de la fin de novembre 1981 à la fin de mars 1982. Durant leur mission, ces avions ont enregistré 275 heures de vol pour combattre une trentaine d'incendies de forêt.

Chapitre XI
Programme 9
Transport scolaire

11.1 Mesures de rationalisation

Grâce aux subventions du Ministère pour le transport des écoliers, 675 000 élèves ont pu être transportés au cours de l'année scolaire 1981-1982. Afin d'assurer une qualité de service appropriée, le Ministère a révisé la réglementation et l'encadrement administratif qui la sous-tend.

Tout comme les deux années précédentes, le Ministère a particulièrement contrôlé la croissance de ce budget et a rationalisé les réseaux d'une façon optimale.

Afin de mieux utiliser les ressources déjà disponibles, la réforme du transport scolaire prévoit la possibilité d'utiliser le parc des autobus scolaires comme alternative à une plus grande utilisation du transport en commun traditionnel. Trois mesures ont été prises pour atteindre cet objectif:

1) une clientèle autre qu'écolière pourra dorénavant utiliser les places disponibles sur les circuits réguliers de transport d'écoliers;
2) les transporteurs scolaires pourront effectuer le transport de groupes sur de courtes et de moyennes distances;
3) les municipalités pourront recourir aux transporteurs scolaires pour fournir certains services de transport en commun.

Tableau 7
Transport des écoliers 1977-1982
Clientèles et véhicules

	1977-78	1978-79	1979-80	1980-81	1981-82
Clientèle utilisant le transport des écoliers	671 322	649 029	638 502	624 346	614 204
Clientèle utilisant le transport en commun	39 849	49 642	54 280	55 930	64 704
Nombre de véhicules en regard des subventions*	8 767 72	8 614,76	8 477,20	8 321,76	8 149,14

* Nombre de véhicules, classes d'accueil exclues, pondéré selon les facteurs suivants: Autobus: 1,00
Minibus: 0,74
Berline: 0,22

11.2 Nouveau régime

L'année scolaire 1981-1982 marquait la dernière année du régime établi en 1974. En octobre 1981, le ministre des Transports rendait public un Livre blanc sur la réforme du système de transport des écoliers.

Ce livre blanc donnait les lignes directrices de la réforme proposée afin de permettre aux principaux intéressés de faire connaître leur point de vue. Après cette consultation, une loi modifiant la Loi sur les transports était adoptée.

Ce nouveau régime accorde aux commissions scolaires une plus grande responsabilité en matière de transport scolaire en assouplissant et simplifiant la réglementation. Désormais, les commissions scolaires géreront entièrement l'enveloppe budgétaire concernée, organiseront et détermineront le niveau des services offerts à la clientèle étudiante.

Chapitre XII
Relations ministérielles

Dans le cadre de ses activités, le Ministère a continué d'entretenir des relations avec les différentes provinces canadiennes, le gouvernement fédéral et d'autres gouvernements. Il a participé aux activités de plusieurs associations ou organismes reliés au transport et plus particulièrement de l'Association québécoise du transport et des routes (AQTR), de l'Association des routes et transports du Canada (ARTC) et de la Conférence candienne d'administrateurs en transport motorisé (CCATM).

Le ministre des Transports du Québec et son homologue du gouvernement fédéral, à la suite d'une rencontre, en juin, ont annoncé publiquement une entente sur les trains de banlieue de la région de Montréal de même que sur la construction du nouvel aéroport régional de Chibougamau-Chapais.

Le ministre a de plus participé à la 18e Conférence des ministres responsables du transport et de la sécurité routière qui se déroulait à Winnipeg en septembre. Il a profité de cette occasion pour discuter avec ses homologues des coupures annoncées par le ministre fédéral dans le service de Via Rail. Les autres sujets traités étaient reliés au transport aérien intérieur, au transport de marchandises dangereuses, au rôle des bureaux de tarifs, au transport des personnes handicapées, à la sécurité routière et à d'autres questions concernant l'uniformisation des lois et règlements de transport.

D'autre part, la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé (CCATM), dont le ministère était l'hôte cette année, a tenu son assemblée annuelle à Québec en juin.

Comme à chaque année, le Ministère a participé aux activités de l'AQTR et notamment au congrès annuel de mars 1982 dont le thème était «Bilan et prospective de l'économie des transports au Québec».

Le MTQ a été l'hôte de nombreuses délégations en provenance de l'Ontario, de la Saskatchewan, de l'Alberta, de Boston, de France, de Belgique, de Suisse, du Zaïre, du Japon et de la Chine.